**Deutscher Bundestag**
**8. Wahlperiode**

**Drucksache 8/1034**

18. 10. 77

Sachgebiet 96

# Gesetzentwurf

**der Bundesregierung**

## Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 26. November 1974 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Paraguay über den Luftverkehr

### A. Zielsetzung

Der internationale Luftverkehr der Deutschen Lufthansa ist nur möglich, wenn die ausländischen Staaten, die überflogen oder angeflogen werden sollen, in einem zweiseitigen Luftverkehrsabkommen die entsprechenden Verkehrsrechte gewähren.

### B. Lösung

Die Republik Paraguay und die Bundesrepublik Deutschland gewähren sich gegenseitig das Recht des Überfluges, das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken, das Recht, Fluggäste, Post und Fracht gewerblich im internationalen Fluglinienverkehr abzusetzen und aufzunehmen. Kabotagerechte sind ausgeschlossen.

### C. Alternativen

entfallen

### D. Kosten

Es entstehen keine Kosten.

Druck: Bundesdruckerei Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 821, Goethestraße 56, 5300 Bonn-Bad Godesberg 1, Telefon (0 22 21) 36 35 51

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (34) — 971 05 — Lu 36/77

Bonn, den 18. Oktober 1977

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 26. November 1974 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Paraguay über den Luftverkehr mit Begründung.

Der Wortlaut des Abkommens in deutscher und spanischer Sprache sowie die Denkschrift zum Abkommen sind beigefügt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 450. Sitzung am 14. Oktober 1977 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Schmidt

# Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 26. November 1974 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Paraguay über den Luftverkehr

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Bonn am 26. November 1974 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Paraguay über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 16 Abs. 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

## Begründung

**Zu Artikel 1**

Auf das Abkommen findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105 Abs. 3 in Verbindung mit Artikel 106 Abs. 2 Nr. 5 des Grundgesetzes erforderlich, da die in Artikel 6 des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Biersteuer berühren.

**Zu Artikel 2**

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen nach seinem Artikel 16 Abs. 2 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

**Schlußbemerkung**

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

# Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Paraguay über den Luftverkehr

# Acuerdo entre la República Federal de Alemania y la República del Paraguay sobre el Transporte Aéreo

Die Bundesrepublik Deutschland

und

die Republik Paraguay

in dem Wunsche, den Luftverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu regeln —

haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt,

1. „Konvention" das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich aller gemäß Artikel 90 dieser Konvention angenommenen Anhänge sowie aller Änderungen dieser Konvention oder deren Anhänge, die gemäß Artikel 90 und 94 desselben angenommen wurden und die für die beiden Vertragsparteien gültig sind.
2. „Luftfahrtbehörde": in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr; in bezug auf die Republik Paraguay die Generaldirektion für Zivile Luftfahrt im Ministerium für Nationale Verteidigung oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist.
3. „Bezeichnetes Unternehmen": ein Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 dieses Abkommens schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.
4. Die Begriffe „Hoheitsgebiet", „Fluglinienverkehr", „internationaler Fluglinienverkehr" und „Landung zu nicht gewerblichen Zwecken" haben für die Anwendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 der Konvention festgelegte Bedeutung.

Artikel 2

(1) Nach Maßgabe dieses Abkommens genießt das von jeder Vertragspartei bezeichnete Unternehmen bei der Durchführung des vereinbarten Dienstes auf einer festgelegten Linie folgende Rechte:

a) das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;

b) in dem genannten Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;

La República Federal de Alemania

y

la República del Paraguay

deseando reglamentar el transporte aéreo entre sus respectivos territorios y fuera de ellos,

han convenido en lo siguiente:

Artículo 1

A los fines del presente Acuerdo y a menos que el texto no estipule de otro modo

1) el término "Convenio" significa el Convenio de Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, comprendidos todos los anexos adoptados según el Artículo 90 de dicho Convenio y toda enmienda de dicho Convenio o de sus Anexos adoptada según los Artículos 90 y 94 del mismo, que se hallen vigentes entre ambas Partes Contratantes;

2) el término "autoridad aeronáutica" se referirá, en el caso de la República Federal de Alemania al "Ministro Federal de Transportes"; en el caso de la República del Paraguay a la "Dirección General de Aeronáutica Civil — Ministerio de Defensa Nacional", o en ambos casos a cualquier otra persona o institución autorizada para asumir las funciones ejercidas por estas autoridades;

3) el término "empresa designada" se referirá a una empresa de transporte aéreo que una Parte Contratante haya designado por escrito a la otra Parte Contratante de acuerdo con el Artículo 3 de este Acuerdo como una empresa que se dedicará a servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas de acuerdo con el numeral 2 del Artículo 2;

4) los términos "territorio", "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional" y "escala para fines no comerciales" tendrán para la aplicación de este Acuerdo la acepción fijada en los Artículos 2 y 96 del Convenio.

Artículo 2

(1) Conforme a las disposiciones del presente Acuerdo, la empresa designada por cada una de las Partes Contratantes goza, mientras ella asegure un servicio convenido sobre una ruta fijada, de los siguientes privilegios:

a) sobrevolar sin escala el territorio de la otra Parte Contratante;

b) hacer escalas no comerciales sobre dicho territorio;

c) im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an den festgelegten Punkten der im Fluglinienplan gemäß Absatz 2 dieses Artikels vereinbarten Linien zu landen, um Fluggäste, Post und Fracht gewerblich im internationalen Fluglinienverkehr aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr betreiben können, werden durch Notenwechsel zwischen den Regierungen der Vertragsparteien festgelegt.

Artikel 3

(1) Der Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn

a) die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Absatz 1 dieses Abkommens genannten Rechte gewährt sind, ein oder mehrere Unternehmen schriftlich bezeichnet hat, und

b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich des Artikels 9 dieses Abkommens die genannte Genehmigung unverzüglich.

(3) Die Behörden einer Vertragspartei können von jedem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den durch Gesetze und sonstige Vorschriften vorgeschriebenen Erfordernissen zu entsprechen, die nach Maßgabe der Konvention von den genannten Behörden bei der Durchführung des internationalen Luftverkehrs üblicher- und vernünftigerweise angewendet werden.

(4) Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, nach vorheriger Konsultation einem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsgenehmigung zu verweigern oder zu widerrufen, wenn dieses Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen.

Artikel 4

(1) Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsgenehmigung zu widerrufen oder die Ausübung der in Artikel 3 Absatz 2 dieses Abkommens genannten Rechte durch das von der anderen Vertragspartei bezeichnete Unternehmen auszusetzen oder die Ausübung dieser Rechte von ihr notwendig erscheinenden Bedingungen abhängig zu machen, wenn

a) ihr nicht nachgewiesen ist, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle an diesem Unternehmen der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat oder Staatsangehörigen desselben zustehen, oder

b) dieses Unternehmen die Gesetze und sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei nicht befolgt hat, oder

c) dieses Unternehmen die Dienste nicht nach den Bedingungen betreibt, die durch dieses Abkommen vorgeschrieben sind.

c) hacer escala, sobre el territorio de la otra Parte Contratante, en los puntos fijados en las rutas acordadas en el itinerario, conforme lo dispone el numeral 2 de este Artículo, con el fin de desembarcar o de embarcar para fines comerciales, en tráfico internacional, pasajeros, correo o mercaderías.

(2) Las rutas en las cuales las empresas designadas por las Partes Contratantes pueden verificar los servicios aéreos internacionales serán especificadas por intercambio de notas entre los Gobiernos de las Partes Contratantes.

Artículo 3

(1) Los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas, de acuerdo con el numeral 2 del Artículo 2 de este Acuerdo, pueden ser explotados en cualquier momento, siempre que:

a) la Parte Contratante a la cual se le hayan concedido los derechos especificados en el numeral 1 del Artículo 2, hubiese designado por escrito una o más empresas designadas, y

b) que la Parte Contratante que otorgue estos derechos hubiese autorizado a la empresa designada o a las empresas designadas para la explotación de los servicios aéreos.

(2) A reserva de lo estipulado en los numerales 3 y 4 de este Artículo, y de lo acordado en el Artículo 9 de este Acuerdo, la Parte Contratante que otorgue estos derechos dará sin demora la autorización antes mencionada.

(3) Las autoridades de una de las Partes Contratantes podrán exigir que toda empresa designada por la otra Parte Contratante pruebe su capacidad de satisfacer las condiciones prescriptas por las leyes y reglamentos, normal y razonablemente aplicados por dichas autoridades conforme a las disposiciones del Convenio, para la explotación de servicios aéreos internacionales.

(4) Cada Parte Contratante se reserva el derecho de denegar o revocar previa consulta, a una empresa designada por la otra Parte Contratante la autorización de explotación prevista en el numeral 2 de este Artículo, si dicha empresa fuese incapaz de probar, cuando se solicite, que una parte esencial de la propiedad y el control efectivo de esa empresa, corresponden a nacionales o corporaciones de la otra Parte Contratante, o a esta misma.

Artículo 4

(1) Cada Parte Contratante tendrá el derecho de revocar una autorización de explotación o de suspender el ejercicio, por la empresa designada por la otra Parte Contratante, de los derechos especificados en el Artículo 3 numeral 2, o de someter el ejercicio de estos derechos a las condiciones que juzgare necesario cuando:

a) no tenga prueba de que una parte substancial de la propiedad y el control efectivo de esta empresa pertenecen a la Parte Contratante que ha designado la empresa, o a nacionales de la misma, o que

b) esta empresa no se haya ajustado a las leyes o reglamentos de la Parte Contratante que ha acordado estos derechos, o que

c) esta empresa no explote los servicios en las condiciones prescriptas por el presente Acuerdo.

Von diesem Recht macht eine Vertragspartei nur nach einer Konsultation nach Artikel 12 dieses Abkommens Gebrauch, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

(2) Eine Vertragspartei kann durch schriftliche Mitteilung an die andere Vertragspartei ein von ihr bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes unter den Voraussetzungen des Artikels 3 dieses Abkommens ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Cada Parte Contratante ejercerá este derecho solamente después de una consulta de acuerdo a lo estipulado en el Artículo 12 de este Acuerdo, a menos que sea necesario proceder a una inmediata suspensión del servicio o fijar condiciones con el fin de evitar posteriores infracciones de las leyes o reglamentos.

(2) Cada una de las Partes Contratantes podrá sustituir, mediante comunicación escrita a la otra Parte Contratante, una empresa designada por otra empresa, en las condiciones del Artículo 3 de este Acuerdo. La nueva empresa designada gozará de los mismos derechos y tendrá las mismas obligaciones que la línea aérea a la que sustituye.

### Artikel 5

Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, sind nicht höher als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge eines inländischen Unternehmens in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

### Artículo 5

Las cargas impuestas en el territorio de cada una de las Partes Contratantes por el uso de aeropuertos y otras ayudas para la navegación aérea por parte de las aeronaves de una empresa designada de la otra Parte Contratante, no serán más altas que las que paguen las aeronaves de una empresa nacional en los servicios aéreos internacionales similares.

### Artikel 6

(1) Die von einem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch, soweit die an Bord der genannten Luftfahrzeuge befindlichen Waren auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der letztgenannten Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle, Bordvorräte, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort unmittelbar oder nach Lagerung in die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder sonst an Bord genommen zu werden oder aus dem Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt zu werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben.

(3) Treibstoffe und Schmieröle, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bleiben frei von den in Absatz 1 bezeichneten Zöllen und sonstigen Abgaben und von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben.

(4) Eine Vertragspartei kann die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren unter Zollüberwachung halten.

(5) Soweit für die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren Zölle und sonstige Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen diese Waren nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

### Artículo 6

(1) Las aeronaves utilizadas por una empresa designada de una Parte Contratante, que entren en el territorio de la otra Parte Contratante, salgan de éste o le sobrevuelen, así como también el combustible, los lubrificantes, las piezas de repuesto, el equipo corriente y las provisiones de a bordo, estarán exentos de derechos aduaneros y otros gravámenes impuestos a las importaciones, exportaciones o tránsito de mercaderías. Esto se aplicará también cuando las mercaderías que se encuentren a bordo de las mencionadas aeronaves, se consuman en vuelo sobre el territorio de la Parte Contratante últimamente citada.

(2) El combustible, los lubrificantes, las provisiones de a bordo, las piezas de repuesto y el equipo corriente, introducidos temporalmente en el territorio de una de las Partes Contratantes para ser instalados inmediatamente o después de almacenados, en las aeronaves de una empresa designada de la otra Parte Contratante o llevados de otra manera a bordo o exportados nuevamente de otro modo del territorio de la Parte Contratante primeramente mencionada, quedarán exentos de los derechos y otros gravámenes indicados en el numeral 1.

(3) El combustible y los lubrificantes que se tomen en el territorio de una Parte Contratante a bordo de las aeronaves de una empresa designada de la otra Parte Contratante y se usen en los servicios aéreos internacionales, estarán exentos de los derechos y otros gravámenes designados en el numeral 1 y de eventuales derechos especiales sobre el consumo.

(4) Cada una de las Partes Contratantes podrá someter a vigilancia aduanera las mercaderías mencionadas en los numerales 1 a 3.

(5) En tanto que no se perciban derechos ni otros gravámenes para las mercaderías expresadas en los numerales 1 a 3, dichas mercaderías no estarán sujetas a las prohibiciones y restricciones de tipo económico sobre importación, exportación y tránsito que, de otra manera, pudiesen ser aplicadas.

### Artikel 7

(1) Den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den Fluglinienverkehr auf jeder nach Artikel 2 Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Linie zu betreiben.

### Artículo 7

(1) Las empresas designadas de cada una de las Partes Contratantes gozarán de justas e iguales posibilidades para realizar el servicio en cualquier ruta especificada conforme al numeral 2 del Artículo 2 del presente Acuerdo.

(2) Bei dem Betrieb der Dienste auf den nach Artikel 2 Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Linien nimmt ein bezeichnetes Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von diesem Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussichtlichen Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieses Unternehmens, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel 2 Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

a) an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat,

b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs,

c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebes der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

Artikel 8

(1) Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens dreißig Tage vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Linien die Art der Dienste, die vorgesehenen Flugzeugmuster und die Flugpläne mit. Entsprechendes gilt für spätere Änderungen.

(2) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei übermittelt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen, die billigerweise angefordert werden können, um das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Linien von einem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen enthalten alle Angaben, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 9

(1) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht angewendet werden, werden unter Berücksichtigung aller Umstände, wie der Kosten des Betriebes, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, angewendeten Tarife festgesetzt.

(2) Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie zwischen den beteiligten bezeichneten Unternehmen vereinbart. Hierbei richten sich die bezeichneten Unternehmen nach den Beschlüssen, die auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angewendet werden können, oder die bezeichneten Unternehmen vereinbaren nach einer Beratung mit den Luftfahrtunternehmen dritter Staaten, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, die Tarife wenn möglich unmittelbar.

(2) En la explotación de los servicios en las rutas especificadas de acuerdo con el numeral 2 del Artículo 2 de este Acuerdo, la empresa designada por cada una de las Partes Contratantes tendrá en cuenta los intereses de la empresa designada por la otra Parte Contratante, para no dañar indebidamente a los servicios que esta última presta en todo o en parte de una misma ruta.

(3) El servicio aéreo internacional en cualquiera de las rutas especificadas de acuerdo con el numeral 2 del Artículo 2 de este Acuerdo deberá tener como primordial objetivo ofrecer la capacidad adecuada para satisfacer las demandas previsibles de tráfico para y del territorio de la Parte Contratante que designe la empresa. El derecho de esta empresa para efectuar transportes entre los puntos de una ruta especificados de acuerdo con el numeral 2 del Artículo 2 de este Acuerdo que se encuentren localizados en el territorio de la otra Parte Contratante, y los puntos localizados en un tercer país o países, será ejercido en interés de un desenvolvimiento ordenado del tráfico aéreo internacional, de suerte que aquella capacidad se adapte a

a) la demanda del tráfico para y del territorio de la Parte Contratante que haya designado la empresa,

b) la demanda de tráfico existente en las zonas que cruzan los servicios aéreos, teniendo en cuenta los servicios locales y regionales,

c) las exigencias de la explotación económica de un servicio aéreo en tránsito.

Artículo 8

(1) Las empresas designadas comunicarán a las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, por lo menos con treinta días de anticipación a la inauguración de los servicios en las rutas especificadas de acuerdo con el numeral 2 del Artículo 2 de este Acuerdo, la clase de servicio, los tipos de aeronaves que se emplearán y los itinerarios. Esto se hará igualmente en el caso de que haya posteriores modificaciones.

(2) Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante proporcionarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, cuando se solicite, todas las publicaciones periódicas u otros informes estadísticos de las empresas designadas que puedan solicitarse debidamente con el fin de controlar la capacidad ofrecida por cualquier empresa designada de la primera Parte Contratante en las rutas especificadas de acuerdo con el numeral 2 del Artículo 2 del presente Acuerdo. Tales informes contendrán todos los datos necesarios para determinar el volumen, así como también la procedencia y el destino del tráfico.

Artículo 9

(1) Las tarifas que se cobrarán por pasajes y carga en las rutas especificadas de acuerdo con el numeral 2 del Artículo 2 de este Acuerdo serán fijadas tomando en consideración todos los factores relevantes, tales como el costo de explotación, beneficios razonables, las características de las diferentes rutas y las tarifas cobradas por otras empresas que operan en las mismas rutas o parte de ellas.

(2) Las tarifas serán fijadas, si es posible, para cada ruta mediante acuerdo entre las respectivas empresas designadas. Con este fin las empresas designadas acatarán las decisiones aplicables de acuerdo con el sistema de fijación de tarifas de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), o bien, a ser posible, las empresas designadas se entenderán directamente entre sí previa consulta con las empresas de transportes aéreos de terceros paises que operan en las mismas rutas o parte de ellas.

(3) Die auf diese Weise vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens dreißig Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(4) Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Vereinbarung nach Absatz 2 nicht zustande oder erklärt sich eine Vertragspartei mit den ihr nach Absatz 3 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so setzen die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustande gekommen ist, im Einvernehmen fest.

(5) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Absatz 4 nicht erzielt, so wird Artikel 13 dieses Abkommens angewendet. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, kann die Vertragspartei, die sich mit einem Tarif nicht einverstanden erklärt hat, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung des vorher in Kraft befindlichen Tarifs verlangen.

Artikel 10

Jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei kann in den Flughäfen und Städten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei, in denen es eine eigene Vertretung zu unterhalten beabsichtigt, sein eigenes Personal für seine Geschäfte unterhalten und beschäftigen; eine Arbeitserlaubnis für die Einstellung von Fachpersonal wird auf Antrag des daran interessierten Unternehmens erteilt. Sieht ein bezeichnetes Unternehmen von der Einrichtung einer eigenen Organisation in den Flughäfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ab, so läßt es nach Möglichkeit die in Betracht kommenden Arbeiten durch das Personal eines solchen Flughafens oder eines von der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a) dieses Abkommens bezeichneten Unternehmens ausführen.

Artikel 11

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung und Auslegung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel 12

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungsfragen kann eine Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 11 dieses Abkommens ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt binnen sechzig Tagen nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 13

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder die Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 12 dieses Abkommens beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Regierungen der Vertragsparteien bestellt wird. Die Mitglieder wer-

(3) Cualquier tarifa acordada de este modo será sometida a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, por lo menos treinta días antes de la fecha fijada para su entrada en vigor. Este periodo puede ser reducido en casos especiales siempre que las autoridades aeronáuticas estén de acuerdo en ello.

(4) No habiéndose llegado a un acuerdo conforme al numeral 2 de este Artículo entre las empresas designadas, o si una de las Partes Contratantes no estuviere de acuerdo con las tarifas sometidas a su aprobación, conforme al numeral 3, las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes fijarán, de común acuerdo, las tarifas para aquellas rutas o parte de las mismas, sobre las cuales no se haya llegado a un acuerdo.

(5) En el caso de que no se llegase a un acuerdo, conforme al numeral 4 de este Artículo, entre las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, se aplicarán las cláusulas del Artículo 13 de este Acuerdo. Hasta que no sea dictada una sentencia arbitral, la Parte Contratante que ha manifestado su desaprobación a las tarifas, tiene el derecho de exigir de la otra Parte Contratante que mantenga las tarifas anteriores.

Artículo 10

Cada una de las empresas designadas por cualquier Parte Contratante puede mantener y emplear su propio personal para sus servicios en los aeropuertos y en las ciudades del territorio de la otra Parte Contratante, donde la misma empresa se proponga mantener una agencia; la autorización de trabajo para la incorporación de personal calificado se concederá a solicitud de la empresa interesada en ello. Si una empresa designada renuncia a establecer su propia organización en los aeropuertos en el territorio de la otra Parte Contratante, esa empresa designada encargará los trabajos en cuestión, en la medida de lo posible, al personal de uno de aquellos aeropuertos o de una empresa designada conforme al literal a) del numeral 1 del Artículo 3 de este Acuerdo.

Artículo 11

Siempre que sea necesario habrá un intercambio de opiniones entre las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, a fin de lograr una estrecha cooperación e inteligencia en todos los asuntos relacionados con la aplicación e interpretación de este Acuerdo.

Artículo 12

Con objeto de examinar enmiendas al presente Acuerdo o al itinerario o problemas de interpretación, cada una de las Partes Contratantes puede solicitar en cualquier momento una consulta. Lo mismo rige para el examen de la aplicación del Acuerdo si, a juicio de una de las Partes Contratantes, el intercambio de opiniones previsto en el Artículo 11 de este Acuerdo no ha dado resultado. La consulta se hará en el plazo de sesenta días siguientes a la recepción de la demanda por la otra Parte Contratante.

Artículo 13

(1) De surgir algún desacuerdo respecto a la interpretación o aplicación de este Acuerdo que no pueda solucionarse de conformidad con el Artículo 12 del presente Acuerdo, la cuestión será sometida a un tribunal de arbitraje a petición de una de las Partes Contratantes.

(2) El tribunal de arbitraje se constituirá, en cada caso, de forma que cada una de las Partes Contratantes designe un árbitro y los dos árbitros de común acuerdo, elegirán a un ciudadano de un tercer Estado como árbitro dirimente, al que designarán los Gobiernos de las dos Par-

den innerhalb von sechzig Tagen, der Obmann innerhalb von neunzig Tagen bestellt, nachdem eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung eine Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei oder ist er aus einem anderen Grunde verhindert, so soll der Vizepräsident, der ihn vertritt, die Ernennung vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

### Artikel 14

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor.

### Artikel 15

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 2 dieses Abkommens werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zur Registrierung mitgeteilt.

### Artikel 16

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich in Asunción ausgetauscht.

(2) Dieses Abkommen tritt dreißig Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

(3) Eine Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit schriftlich kündigen. Das Abkommen tritt ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft.

GESCHEHEN zu Bonn am 26. November 1974 in zwei Urschriften, jede in deutscher und in spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

tes Contratantes. Los árbitros serán designados en un plazo de 60 días y el árbitro dirimente en un plazo de 90 días, a partir de la fecha en que una de las Partes Contratantes notificó a la otra parte su propósito de someter el desacuerdo a un arbitraje.

(3) Si no se observan los plazos señalados en el numeral 2, cada una de las Partes Contratantes, a la falta de otro acuerdo, puede solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que efectúe los nombramientos necesarios. En caso de que el Presidente tenga la nacionalidad de una de las dos Partes Contratantes o esté impedido por otras causas, el vicepresidente que le sustituye en el cargo efectuará los nombramientos.

(4) El tribunal de arbitraje decidirá por mayoría de votos. Las decisiones serán obligatorias para ambas Partes Contratantes. Cada una de las Partes Contratantes sufragará los gastos de su árbitro así como los de su representación en el procedimiento ante el tribunal de arbitraje; los gastos del árbitro dirimente así como los demás gastos serán sufragados a partes iguales por las dos Partes Contratantes. El tribunal de arbitraje adoptará su propio reglamento.

### Artículo 14

En el caso de que entre en vigor un Convenio general multilateral sobre el transporte aéreo, aceptado por ambas Partes Contratantes, prevalecerán entonces las disposiciones del Convenio multilateral.

### Artículo 15

Este Acuerdo, cualquier enmienda que se haga al mismo y cualquier intercambio de notas de conformidad con el numeral 2 del Artículo 2 de este Acuerdo serán comunicados a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para su registro.

### Artículo 16

(1) El presente Acuerdo será ratificado. Los instrumentos de ratificación serán canjeados tan pronto como sea posible en Asunción.

(2) Este Acuerdo entrará en vigor treinta días después del canje de los instrumentos de ratificación.

(3) Cada una de las Partes Contratantes podrá denunciar en cualquier momento por escrito el presente Acuerdo. El Acuerdo dejará de regir un año después de la recepción de la denuncia en la otra Parte Contratante.

HECHO en Bonn, el 26 de noviembre de 1974, en dos originales, en lengua alemana y española, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Für die Bundesrepublik Deutschland
Por la República Federal de Alemania
Dr. H. G. Sachs

Für die Republik Paraguay
Por la República del Paraguay
Dr. Rogue J. Yòdice Codas

## Denkschrift zum Abkommen

### I. Allgemeines

Schwerpunkt des deutschen Luftverkehrs ist der internationale Fluglinienverkehr. Er kann nur betrieben werden, wenn die ausländischen Staaten, die überflogen oder angeflogen werden sollen, deutschen Luftfahrtsunternehmen entsprechende Verkehrsrechte gewähren. Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt.

Das deutsch-paraguayische Luftverkehrsabkommen ist das 58. Luftverkehrsabkommen, das den gesetzgebenden Körperschaften nach Wiederherstellung der Lufthoheit zur Zustimmung vorgelegt wird.

Es wurde nach Delegationsverhandlungen, die vom 10. bis 12. September 1973 in Asunción stattfanden, in Bonn am 26. November 1974 unterzeichnet.

Die beiderseits eingeräumten Verkehrsrechte sind in einem Fluglinienplan festgelegt, der am Tag der Unterzeichnung des Abkommens durch Notenaustausch vereinbart wurde (s. Artikel 2 und 3 des Abkommens). Diese Form der Vereinbarung wurde gewählt, um die Fluglinienrechte den Verkehrsanforderungen jeweils leichter anpassen zu können.

Nach dem Fluglinienplan ist das von der Bundesrepublik Deutschland bezeichnete Luftfahrtunternehmen berechtigt, folgende Fluglinien zu betreiben:

Von Abgangspunkten im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland über Zwischenlandepunkte nach Punkten im Hoheitsgebiet der Republik Paraguay und nach Punkten darüber hinaus.

Das von der Republik Paraguay bezeichnete Luftfahrtunternehmen ist berechtigt, folgende Fluglinien zu betreiben:

Von Abgangspunkten im Hoheitsgebiet der Republik Paraguay über Zwischenlandepunkte nach Punkten im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland und nach Punkten darüber hinaus.

### II. Besonderes

Das Abkommen entspricht im wesentlichen dem deutschen Musterentwurf für zweiseitige Luftverkehrsabkommen.

Artikel 1 erläutert die Bedeutung der in dem Abkommen verwendeten Begriffe.

Artikel 2 behandelt den Fluglinienplan und legt die Rechte fest, welche sich die Vertragsparteien zur Durchführung des Fluglinienverkehrs durch die nationalen Unternehmen gegenseitig einräumen. Gewährt werden das Recht des Überflugs (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit), wobei die Beförderung auch von und nach Punkten vorgenommen werden kann, die nicht im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei liegen (5. Freiheit). Alle Rechte werden nur zur Durchführung des internationalen Luftverkehrs eingeräumt. Daraus ergibt sich, daß Kabotagerechte, d. h. Rechte zur entgeltlichen Beförderung von Personen, Post oder Fracht innerhalb des Hoheitsgebiets einer Vertragspartei nicht beansprucht werden können.

Artikel 3 und 4 regeln die Erteilung und den Widerruf der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Linienverkehrs.

Artikel 5 räumt Inländerbehandlung bei der Belastung mit Gebühren für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen ein.

Artikel 6 bestimmt, daß Luftfahrtbetriebsstoffe, Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände sowie Bordvorräte, die bei der Durchführung des Fluglinienverkehrs in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt werden, zoll- und abgabenfrei bleiben.

Artikel 7 verpflichtet die Vertragsparteien zur gerechten Behandlung der bezeichneten Luftfahrtunternehmen, hält diese zur gegenseitigen Rücksichtnahme an und gewährleistet, daß die Beförderungsangebote (Nutzlast und Häufigkeit des Verkehrs) der bezeichneten Unternehmen in ein angemessenes Verhältnis zur Verkehrsnachfrage gebracht werden.

Artikel 8 verpflichtet die Luftfahrtbehörden und die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien zum Austausch statistischer Unterlagen zur Nachprüfung des Beförderungsangebots, des Verkehrsumfanges sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs und ergänzt Artikel 7.

Artikel 9 enthält die Grundsätze, nach denen die auf den vereinbarten Linien anzuwendenden Tarife zu bilden sind.

Artikel 10 regelt die Beschäftigung von eigenem technischen und Geschäftspersonal der bezeichneten Unternehmen.

Artikel 11 bis 13 befassen sich mit dem Meinungsaustausch der Luftfahrtbehörden, der Konsultation zwischen den Vertragsparteien und dem Schiedsverfahren. Entsprechende Regelungen sind in Luftverkehrsabkommen üblich und zur Ausgleichung möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig.

Artikel 14 bis 16 enthalten die international üblichen Registrierungs- und Schlußbestimmungen.

### III. Geltungsbereich

Im Hinblick auf Artikel 5 des Zwölften Teils des Überleitungsvertrages und auf Abschnitt III Buchstabe b der „Erklärung über Berlin" der Alliierten Kommandantura Berlin vom 5. Mai 1955 — BKC/L (55) 3 — konnte das Land Berlin nicht in das Abkommen einbezogen werden. Eine Erstreckung des Abkommens und des Gesetzes auf Berlin muß der künftigen politischen Entwicklung vorbehalten bleiben.

Bn 712167 10.77